

MIGRACIONE REGULATIVE NASUPROT SLOBODAMA TRANSPORTNOG TRŽIŠTA: PRAVNI STATUS PROFESIONALNIH VOZAČA IZ ZAPADNOG BALKANA U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM TRANSPORTU U EVROPSKOJ UNIJI / MIGRATION REGULATIONS VS. TRANSPORT MARKET FREEDOMS: THE LEGAL STATUS OF PROFESSIONAL DRIVERS FROM THE WESTERN BALKANS IN EU INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

Doc. dr. sc. Mehmed Konaković^{1,2}, Prof. dr. sc. Abidin Deljanin²

¹JU “Centar za napredne tehnologije u Sarajevu“

²Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Saobraćajni fakultet Travnik u Travniku, Aleja
Konzula – Meljanac b.b., BiH
e-mail: konakovicmesa@hotmail.com, adeljanin@hotmail.com

Pregledni članak

<https://www.doi.org/10.58952/zr20261501058>

UDK / UDC 331.556:656.13:349.2(497)

Sažetak

Međunarodni cestovni transport između Evropske unije i zemalja Zapadnog Balkana suočava se sa rastućim regulatornim izazovima koji utiču na mobilnost profesionalnih vozača. Iako Evropska unija promoviše principe slobodnog tržišta i slobodnog kretanja roba, primjena migracione regulative, posebno pravila boravka 90 dana u periodu od 180 dana, stvara pravnu i operativnu nesigurnost za vozače iz zemalja koje nisu članice EU, čime se narušava ravnopravnost na tržištu transportnih usluga i efikasnost međunarodnih logističkih tokova. Na ovaj način se negativno utiče na mobilnost svega dobrog. Istraživanjem se analizira pravni okvir i institucionalne prakse koje uređuju status profesionalnih vozača u međunarodnom transportu, sa posebnim fokusom na Bosnu i Hercegovinu. Metodološki pristup zasniva se na analizi evropske i međunarodne regulative (CEMT, TIR i CMR konvencije) te komparativnoj analizi regulatornih praksi zemalja regiona. Posebna pažnja posvećena je i historijskom iskustvu organizacije međunarodnog transporta u okviru bivše Jugoslavije kao mogućem referentnom modelu regionalnog institucionalnog djelovanja. Rezultati ukazuju na potrebu jasnijeg normativnog razgraničenja između migracionog statusa i profesionalnog angažmana vozača, te na značaj koordiniranog regionalnog pristupa i usklađivanja sa međunarodnim transportnim standardima radi osiguranja ravnopravnih uslova poslovanja.

Ključne riječi: međunarodni cestovni transport, profesionalni vozači, migraciona regulativa EU, tržište transportnih usluga, Zapadni Balkan

JEL klasifikacija: F22, K33, L91

Apstrakt

International road transport between the European Union and the countries of the Western Balkans is facing increasing regulatory challenges that affect the mobility of professional drivers. Although the European Union promotes the principles of a free market and the free movement of goods, the application of migration regulations, particularly the 90 days within a 180-day period rule, creates legal and operational uncertainty for drivers from non-EU countries. This undermines equal conditions in the transport services market and the efficiency of international logistics flows, thereby negatively affecting overall mobility within the transport system. The research analyzes the legal framework and institutional practices regulating the status of professional drivers in international transport, with particular focus on Bosnia and Herzegovina. The methodological approach is based on the analysis of European and international regulations (CEMT permits, TIR and CMR conventions), as well as a comparative analysis of regulatory practices in the countries of the region. Special attention is also given to the historical experience of organizing international transport within the former Yugoslavia as a potential reference model for regional institutional cooperation. The results indicate the need for a clearer normative distinction between the migration status and the professional engagement of drivers in international transport, as well as the importance of a coordinated regional approach and alignment with international transport standards in order to ensure equal conditions for operation in the international transport market.

Keywords: international road transport, professional drivers, EU migration regulations, transport services market, Western Balkans

JEL classification: F22, K33, L91

UVOD

1. DEFINICIJA PROBLEMA

Istraživanje se fokusira na ograničenje boravka profesionalnih vozača iz Bosne i Hercegovine u Evropskoj uniji prema pravilu 90/180 dana, koje proizlazi iz primjene šengenskog migracionog režima. U praksi, ovo pravilo dovodi do sankcionisanja vozača, pri čemu se oni tretiraju kao migranti, a ne kao integralni dio transportne operacije.

Takav pristup proizvodi sistemsku disfunkcionalnost jer pravni režim koji je dizajniran za kontrolu migracija primjenjuje se na sektor koji predstavlja osnovu funkcionisanja jedinstvenog evropskog tržišta. Na taj način ovo pitanje prelazi iz pravne u ekonomsku i razvojnu sferu, te tako ruši logističkih lanaca, obara konkurentnost Bosne i Hercegovine i njenu sposobnost integracije u tokove zelene i digitalne tranzicije. Dok se na vozače primjenjuje Schengenski okvir, njihova operativna funkcija regulisana je transportnim zakonodavstvom. Regulatorni nesklad stvara negativne ekonomske posljedice kao što su poremećaj logističkih lanaca, rast troškova i pad efikasnosti, fragmentacija EU-tržišta, kontradiktornost EU strategija i nefunkcioniranja EU transportnog sistema i integracije sa državama poput BiH.

1.1. HIPOTEZA

Primjena migracionih pravila (90/180) na profesionalne vozače ne doprinosi kontroli migracija, već stvara ekonomske gubitke i destabilizira transportni sektor Bosne i Hercegovine. Rješenje zasnovano na implementaciji Aneksa 9 i vozača kao dijela transportne jedinice daje stabilan i konkurentan transportni sistem, kompatibilan sa politikama zelene i digitalne tranzicije.

1.2. CILJEVI RADA

Ovaj rad ima za cilj da istraži pravni status profesionalnih vozača i razgraničiti ga od migracionog režima jer postojeći model ne kontrolira migracije, već proizvodi ekonomske poremećaje. Cilj je kvantificirati ekonomske efekte na transportni sektor i širu ekonomiju Bosne i Hercegovine te modelirati alternativni scenarij zasnovan na punoj implementaciji Aneksa 9 i procijeniti njegove efekte.

2. METODOLOGIJA

Istraživanje je realizirano korištenjem kombinacije nekoliko metodoloških pristupa:

- Normativna analiza - Sistematska analiza pravnog okvira EU (Schengen, EU zakoni, Paket mobilnosti) i Aneksa 9, s ciljem identifikacije regulatornih konflikata.
- Ekonomska procjena - Vrednovanje direktnih i indirektnih gubitaka (kazne, zabrane, operativni prekidi) i njihov uticaj na logističke lance i konkurentnost sektora.
- Kontrafaktualna analiza – Simulacije scenarija u kojem je Aneks 9 u potpunosti implementiran, uz procjenu institucionalnih, pravnih i ekonomskih efekata.
- Scenario modelling - Modeli scenarija radi procjene ukupnih ekonomskih posljedica i validacije hipoteze kroz poređenje sa empirijskim podacima (2024–2025).

3. KVANTIFIKACIJA EFEKATA I SISTEMSKIH POREMEĆAJ

Normativni konflikt između migracionih politika i transportnog prava stvara strukturne efekte na razvoj Bosne i Hercegovine. Time se usporavaju reformski procesi, pada konkurentnosti transportnog sektora, kasni u tehnološkoj i energetskej transformaciji. BiH nema jedinstven, institucionalni sistem praćenja međunarodnog transporta, boravka vozača u EU, kazni, zabrana i operativnih gubitaka.

Podaci iz sektora pokazuju razmjere problema. Zabrana je dugoročna eliminacija radne snage. Kazna je finansijski udar. To je sistematski problem.

Tabela 1: Kazne i zabrane za vozače BiH – procjena (Izvor: Autor - bazi sektorskih informacija)

Pokazatelj	Vrijednost
Broj zabrana ulaska (2024)	~300
Ukupne kazne	~220.000 €
Ukupno trajanje zabrana	>100 godina kumulativno
Hapšenja (10 dana, 2025)	8 vozača

Tabela 2: Rizik gubitka kapaciteta – procjena (Izvor: Autor na bazi sektorskih informacija)

Pokazatelj	Vrijednost
Ukupan broj transportnih jedinica (procjena)	~12.000
Rizik “egzodusa”	visok
Kritični faktor	pravilo 90/180

Pad kapaciteta za međunarodni transport, pad izvoza i uvoza utiče na makroekonomiju BiH. Dnevni gubici su preko 300.000 €. Blokade ne mijenjaju pravni okvir ali stvaraju gubitke.

Tabela 3: Efekti blokada BiH – procjena (Izvor: Autor na bazi sektorskih informacija)

Parametar	Procjena
Učešće vozila u blokadama	10–30% aktivne flote
Prosječno trajanje zastoja	6–24 sata
Direktni gubitak po kamionu/danu	300–700 €
Indirektni gubici (lanac)	višestruko veći

Transport je ključni stub izvozne ekonomije BiH jer ako transporta kasni industrija gubi kontinuitet, izvozni ugovori se narušavaju, BiH postaje nepouzdan partner u cjelini.

Tabela 4: Efekti na logistiku, uvoz, izvoz (Izvor: Autor, procjena - bazi sektorskih informacija)

Parametar	Efekat
1 kamion	20–25 tona robe
Kašnjenje 1 dana	poremećaj proizvodnje
1.000 kamiona	~20.000–25.000 tona robe

Istraživanjem i komparacijom podataka za neke ne-Evropske zemlje i BiH utvrđeno je da problem nije univerzalan za sve nego da je to specifično za sistemski slabe države.

Tabela 5: Komparativni status vozača (Izvor: Autor, procjena na bazi sektorskih informacija)

Parametar	BiH	Švicarska / UK
Status vozača	migrant (de facto)	profesionalac
Kazne / zabrane	visoke	minimalne
Institucionalna zaštita	slaba	jaka
Digitalni sistemi	fragmentirani	integrisani
Pregovaračka moć	niska	visoka

Evropska unija ima Entry/Exit sistem, digitalne tahografe i ITS mreže dok Bosna i Hercegovina nema integraciju, jedinstvenu bazu i dokazni sistem što predstavlja ključni argument na bazi kojeg bi EU mogla razlikovati rad od migracije.

Tabela 6: Nivo digitalizacije i ITS u BiH – procjena (Izvor: Autor - bazi sektorskih informacija)

Element	Status u BiH
Digitalni tahografi	djelomično implementirani
Centralni registar vozača	NE postoji
Praćenje boravka vozača	NE postoji
Integracija sa EU sistemima	ograničena
ITS infrastruktura	fragmentirana

Iako ne postoji jedinstvena statistika, trendovi ukazuju da su svi značajni parametri u padu. Restrikcije razbijaju logistički sistem, smanjuju kapacitete i destabiliziraju tržište. Ovo je pitanje funkcioniranja ekonomskog sistema.

Tabela 7: Trendovi sektora BiH – procjena (Izvor: Autor na bazi sektorskih informacija)

Parametar	Trend
Obim međunarodnog transporta	stagnacija / pad
Troškovi poslovanja	rast
Dostupnost vozača	pad
Migracija firmi	rast

4. MAKROEKONOMSKI UTICAJ

Rezultati kvantifikacije pokazuju da primjena pravila 90/180 na profesionalne vozače iz Bosne i Hercegovine prevazilazi sektorski nivo i poprima karakter makroekonomskog poremećaja, direktno utičući na izvoz, logistiku i konkurentnost.

Uticaj na bruto domaći proizvod (BDP) - Ukupni godišnji gubici procjenjuju se na 150–200 miliona eura, odnosno oko 0,7%–1% BDP-a BiH. Riječ je o kontinuiranom ekonomskom opterećenju uzrokovanom regulatornim neskladom, sa efektima usporedivim sa velikim eksternim šokovima.

Multiplikativni efekat transporta - Transport ima snažan multiplikativni efekat – 1 € u sektoru generira dodatnih 2–3 € u ekonomiji. Direktni gubici se multipliciraju kroz prekinde proizvodnje, poremećaje u lancima snabdijevanja, rast troškova i gubitak tržišta, potvrđujući da transport djeluje kao ključni stabilizator ekonomije.

Uticaj na izvoz i spoljnotrgovinsku stabilnost - Ograničenja boravka vozača smanjuju pouzdanost izvoza, uzrokuju raskid ugovora, preusmjeravanje poslova na EU prevoznike i gubitak tržišnog udjela. Već poremećaj od 10% kapaciteta izaziva značajne zastoje, dok ekstremni scenariji dovode do blokade desetina hiljada tona robe dnevno.

Strukturni efekti i dugoročne implikacije - Dugoročno se javljaju migracija kompanija, odlazak radne snage, pad konkurentnosti i usporavanje digitalne i zelene tranzicije. Bez regulatornog usklađivanja, ovi procesi vode ka trajnoj eroziji transportnog sektora.

Ukupno posmatrano, migraciona ograničenja ne smanjuju migracije, već generiraju značajne ekonomske gubitke i narušavaju izvoznu stabilnost. Problem je primarno ekonomski i zahtijeva koordinirano djelovanje transportnih i ekonomskih politika BiH i Evropske unije.

5. SIMULACIJA SCENARIO MODEL

U cilju preciznije procjene makroekonomskih posljedica, istraživanje primjenjuje pristup scenario-based impact assessment, kojim se modeliraju različiti intenziteti izloženosti transportnog sektora ograničenjima boravka vozača.

Ovaj pristup omogućava kvantifikaciju efekata pod različitim pretpostavkama, uz uvažavanje operativnih varijabli i neizvjesnosti. Model se zasniva na funkcionalnoj relaciji da je Gubitak proizvod broj vozila, dijela pogođenih vozila, izgubljenih dana i prihoda po danu. Za simulaciju se koristi multiplikativni faktor od 2 - 3 uticaja transporta na ostatak ekonomije. U postavljenim parametrima i funkcionalnoj korelaciji, definirana su tri scenarija:

Tabela 8: Pregled parametara (Izvor: Autor)

Parametri	SCENARIO 1. (Conservative)	SCENARIO 2. (Realistic)	SCENARIO 3. (Critical)
Udio pogođenih vozila	20%	30%	40%
Broj vozila	~2.400	~3.600	~4.800
Izgubljeni dani po vozilu	20 dana	40 dana	60 dana
Prosječan prihod/dan	400 €	500 €	600 €
Direktni gubitak	≈ 19,2 miliona €	≈ 72 miliona €	≈ 172,8 miliona €
Ukupni gubitak privrede	≈ 40–60 mil. €	≈ 150–200 miliona €.	≈ 350–500 miliona €.
% BDP-a (procjena)	~0,2–0,3%	~0,7–1%	~1,5–2,5%

Optimistični scenario 1. uz ograničen uticaj regulatornog konflikta i parcijalnu adaptaciju sektora, ukazuje da efekti prelaze nivo sektora i postaje makroekonomski pritiska.

Referentni scenarij 2. koji odražava trenutno stanje sektora na osnovu dostupnih operativnih podataka i procjena potvrđuje da je sistemski ekonomski gubitak na nivou 0,7–1% BDP-a, što direktno utiče na izvoz, likvidnost kompanija i stabilnost logističkih lanaca.

Kritični scenario 3. modelira eskalaciju regulatornog konflikta i nemogućnost adaptacije gdje dolazi do makroekonomskog šoka, sa kolapsom dijela izvoznog sektora, masovnoj migraciji kompanija, gubitka fiskalnih prihoda i radne snage, te trajne erozije transportnog kapaciteta.

Primjena scenario-based impact assessment pokazuje da efekti ograničenja boravka vozača imaju nelinearan karakter. Mali porast restrikcija izaziva neproporcionalno velike ekonomske gubitke. Sistem prelazi iz stanja operativnog stresa u stanje makroekonomske destabilizacije. Simulacijom je potvrđena hipoteza da problem nije migracioni već strukturno-ekonomski sa direktnim implikacijama na funkcioniranje izvozne ekonomije i integraciju Bosne i Hercegovine u jedinstveno EU tržište.

6. STRUKTURNI PROBLEMI BOSNE I HERCEGOVINE

Analiza ukazuje da problem položaja profesionalnih vozača nije izolovan fenomen, već manifestacija dubljih strukturnih slabosti sistema Bosne i Hercegovine. Tri ključna ograničenja, digitalizacija, razvoj inteligentnih transportnih sistema (ITS) i institucionalna fragmentacija, direktno utiču na sposobnost države da odgovori na zahtjeve savremenog evropskog transportnog prostora.

6.1. DIGITALIZACIJA KAO SISTEMSKI DEFICIT

Digitalizacija transportnog sektora u Bosni i Hercegovini ostaje parcijalna i neintegrirana. Ne postoji jedinstven sistem za:

- praćenje boravka vozača u međunarodnom transportu,

- integraciju podataka iz tahografa i graničnih evidencija,
- povezivanje transportnih operacija sa regulatornim režimima EU.

Zbog toga je nemoguće dokazivanje funkcionalne prirode mobilnosti vozača, što predstavlja ključni argument u primjeni restriktivnih migracionih pravila. U nedostatku digitalnih dokaza, vozač se de facto tretira kao migrant, iako obavlja jasno definiranu ekonomsku funkciju.

6.2. KAŠNJENJE U RAZVOJU INTELIGENTNIH TRANSPORTNIH SISTEMA (ITS)

Transportni sistemi u Evropskoj uniji utemeljeni su na integriranim ITS rješenjima koja:

- omogućavaju praćenje kretanja vozila u realnom vremenu,
- omogućavaju optimizaciju logističkih tokova,
- omogućavaju digitalnu verifikaciju radnog statusa vozača.

U Bosni i Hercegovini, razvoj ITS infrastrukture je iscjepkan i nedovoljno razvijen, što proizvodi dvostruki negativni efekat:

1. operativni – smanjena efikasnost transportnog sektora,
2. regulatorni – nemogućnost razdvajanja migracije od radne mobilnosti.

Time se stvara začarani krug u kojem bez ITS sistema nema dokaza o prirodi mobilnosti, a bez tog dokaza ostaju na snazi restriktivne mjere koje dodatno obeshrabruju ulaganja u tehnologiju.

6.3. INSTITUCIONALNA FRAGMENTACIJA KAO KLJUČNA PREPREKA

Najizraženiji strukturni problem predstavlja institucionalna usitnjenost transportnog sistema. Nedostatak jedinstvene državne koordinacije rezultira:

- nepostojanjem jedinstvene transportne politike prema EU,
- slabom pregovaračkom pozicijom,
- neusklađenim regulatornim pristupima, i
- pravnom nesigurnošću za privredne subjekte.

Bosna i Hercegovina nastupa kao skup parcijalnih aktera, a ne kao jedinstven regulatorni subjekt, što direktno utiče na sposobnost zaštite nacionalnih ekonomskih interesa.

6.4. STRUKTURNA POSLJEDICA - GUBITAK REGULATORNOG KAPACITETA

Kombinacija digitalnog zaostatka, tehnološke neintegriranosti i institucionalne usitnjenosti dovodi do ključnog zaključka da Bosna i Hercegovina nema operativni kapacitet da normativno i empirijski dokaže razliku između migracije i profesionalne mobilnosti. Ovo predstavlja osnovni uzrok pogrešne primjene EU migracionih pravila na profesionalne vozače.

7. MODEL BRZE IMPLEMENTACIJE ANEKSA 9.

Polazeći od identificiranih strukturnih slabosti, nameće se ideja modela brze implementacije Aneksa 9, zasnovan na konceptu ciljane i operativne harmonizacije. Model se zasniva na principima operativnosti umjesto formalizma, ciljane harmonizacije umjesto sistemske rekonstrukcije i tehnološke validacije pravnog statusa. Cilj modela nije potpuna reforma sistema, već uspostavljanje minimalnog funkcionalnog okvira koji omogućava međunarodno priznanje statusa vozača kao mobilnog transportnog osoblja. Realizacija je izvediva ukoliko se uspostavi jaka struktura sa normativnom, tehnološkim, institucionalni i međunarodnim stubom.

Šema 1: Model brze implementacije Aneksa 9. (Izvor: Autor)

ANEKSA 9, ZASNOVAN NA KONCEPTU CILJANE I OPERATIVNE HARMONIZACIJE			
OPERATIVNOSTI UMJESTO FORMALIZMA	CILJANA HARMONIZACIJA UMJESTO SISTEMSKJE REKONSTRUKCIJE		TEHNOLOŠKE VALIDACIJE PRAVNOG STATUSA
NORMATIVNI STUB	INSTITUCION ALNI STUB	MEĐUNAROD NI STUB	TEHNOLOŠKI STUB

Normativni stub podrazumijeva redefiniranje statusa profesionalnih vozača kao „mobilnog tehničkog osoblja u funkciji međunarodne transportne operacije“, što predstavlja osnov za reinterpretaciju pravila 90/180. Ključni elementi su povezivanje vozača sa transportnom jedinicom (vozilo–roba–vozač), donošenje državnog akta i uspostavljanje pravne osnove za međunarodno priznavanje.

Tehnološki stub zasniva se na verifikaciji mobilnosti kroz interoperabilan digitalni sistem koji integrira podatke iz tahografa, evidenciju prelazaka granice i ITS/GPS praćenje. Njegova funkcija je dokazivanje kontinuirane radne mobilnosti i jasno razlikovanje rada od boravka, čime se prevazilazi percepcija migracionog rizika.

Institucionalni stub obuhvata centralizaciju upravljanja kroz jedinstveno koordinaciono tijelo i centralnu bazu podataka, čime se smanjuje fragmentacija, jača pregovaračka pozicija i povećava pravna sigurnost sektora.

Međunarodni stub podrazumijeva aktivno djelovanje kroz bilateralne i multilateralne inicijative prema EU, uz korištenje pravnih mehanizama i lobiranje, s ciljem prilagođene primjene pravila 90/180. Ključni argument je da vozači nisu migranti, već operativni nosioci jedinstvenog tržišta. Implementacija modela vodi ka smanjenju sankcija, stabilizaciji sektora, rastu konkurentnosti i jačanju pozicije BiH. Time se potvrđuje da rješenje nije u promjeni EU politika, već u jačanju unutrašnjih normativnih i tehnoloških kapaciteta države.

8. FAZE IMPLEMENTACIJE

Model brze implementacije predviđa vremenski okvir do tri godine i strukturiran je kroz tri međusobno povezane faze.

Faza I (0–6 mjeseci): normativno i institucionalno uspostavljanje

Prva faza obuhvata definiranje jedinstvenog pravnog statusa profesionalnih vozača kao mobilnog tehničkog osoblja u funkciji međunarodne transportne operacije, putem formalnog akta na državnom nivou. Time se po prvi put uspostavlja jedinstven pravni stav Bosne i Hercegovine, koji predstavlja temelj za međunarodne pregovore i kasniju integraciju tehnoloških rješenja. Paralelno se formira centralno koordinaciono tijelo radi prevazilaženja institucionalne fragmentacije i pokreću se diplomatske inicijative prema EU s ciljem fleksibilnije primjene režima boravka. Ova faza ne rješava problem direktno, ali uspostavlja ključni političko-pravni okvir.

Faza II (6–18 mjeseci): tehnološka operacionalizacija

Druga faza fokusira se na uspostavljanje digitalnog sistema evidencije koji povezuje vozača, vozilo i transportnu operaciju kroz podatke o kretanju, vremenu i aktivnostima. Integracijom digitalnih tahografa i ITS sistema, te usklađivanjem sa EU standardima, stvara se prvi empirijski dokaz da vozači ne borave na teritoriji država članica, već kontinuirano obavljaju transportnu funkciju. Pilot-projekti i validacija sistema omogućavaju međunarodnu verifikaciju podataka. Ova faza transformira pravni argument u tehnički dokaz, čime postaje operativno relevantan u odnosu na EU politike.

Faza III (18–36 mjeseci): međunarodno priznanje i stabilizacija

Završna faza podrazumijeva formalizaciju rješenja kroz bilateralne i multilateralne sporazume sa državama članicama EU, kao i institucionalizaciju statusa vozača u pravnom sistemu Bosne i Hercegovine. Time se uspostavlja dugoročno održiv i međunarodno priznat okvir, koji omogućava punu integraciju u evropski transportni sistem. Rezultat je prelazak sa ad hoc rješenja na stabilan, predvidiv i sistemski uređen model upravljanja međunarodnim transportom.

9. DISKUSIJA

Istraživanje ukazuje da problem položaja profesionalnih vozača iz Bosne i Hercegovine prevazilazi sektor transporta i ulazi u domenu javnih politika, odnosa centra i periferije, te upotrebe tehnologije kao regulatornog alata. Zbog ovih činjenica, diskusija se fokusira na tri ključne dimenzije: (1) odnos Evropska unija – periferija, (2) ulogu ITS sistema kao dokaznog instrumenta, te (3) ograničenja predloženog modela.

9.1. EU VS PERIFERIJA - ASIMETRIJA REGULACIJE I RAZVOJNI EFEKTI

Iako Evropska unija formalno počiva na principima slobodnog kretanja robe i usluga, analiza pokazuje da primjena određenih politika proizvodi asimetrične efekte na države izvan Unije. Bosna i Hercegovina, kao periferni ekonomski sistem, suočava se sa strukturnim ograničenjima koja nisu eksplicitno normirana, ali se manifestiraju kroz praksu. Ova asimetrija ogleda se u tri ključna mehanizma:

- Regulatorna asimetrija – pravila dizajnirana za kontrolu migracija primjenjuju se na sektor koji je ključan za funkcioniranje unutrašnjeg tržišta;
- Operativna ograničenja – restrikcije mobilnosti vozača direktno utiču na kontinuitet logističkih lanaca;
- Razvojni jaz – države periferije snose veće troškove usklađivanja uz istovremeno smanjen pristup tržištu.

Rezultat ovakvog odnosa je strukturna reprodukcija zavisnosti, gdje periferne ekonomije ostaju logistički zavisne i tehnološki zaostale. U slučaju Bosne i Hercegovine, to se konkretno manifestira kroz smanjenje konkurentnosti transportnog sektora, povećanje troškova poslovanja, migraciju kompanija ka EU tržištu i gubitak fiskalnih prihoda. Time se potvrđuje da problem nije izoliran incident, već dio šireg obrasca odnosa između centra i periferije u evropskom ekonomskom prostoru.

9.2. ITS KAO DOKAZNI ALAT - OD TEHNOLOGIJE KA PRAVNOJ VALIDACIJI

Jedan od ključnih nalaza istraživanja jeste da tehnološki kapacitet za rješavanje problema već postoji, ali nije adekvatno integriran u pravni okvir.

Inteligentni transportni sistemi (ITS), zajedno sa digitalnim tahografima i sistemima praćenja mobilnosti, omogućavaju precizno razlikovanje između stvarnog boravka i funkcionalne radne mobilnosti. Znači da ITS prelazi iz operativnog alata u instrument pravne validacije statusa vozača. Ključna funkcija ITS može se definirati kroz evidencijski nivo za prikupljanje podataka o kretanju, vremenu i aktivnosti vozača; analitički nivo za obradu podataka i razlikovanje obrazaca mobilnosti i dokazni nivo za korištenje podataka kao pravno relevantnog argumenta. Time se uvodi koncept “data-driven regulation”, gdje regulatorne odluke više ne počivaju isključivo na normativnim pretpostavkama, već na empirijski verifikovanim podacima.

Ako se isti podaci koriste za kontrolu radnog vremena i sigurnosti saobraćaja, njihova primjena za dokazivanje nepostojanja migracionog statusa predstavlja logičan i regulatorno konzistentan korak.

Drugim riječima, ITS omogućava transformaciju problema iz političko-pravne debate u tehnički dokazivu činjenicu, čime se značajno povećava pregovaračka pozicija Bosne i Hercegovine.

9.3. OGRANIČENJA MODELA I REALNI POLICY RIZICI

Iako predloženi model brze implementacije Aneksa 9 predstavlja operativno ostvariv okvir, njegova realizacija je uslovljena jasno prepoznatljivim ograničenjima. Interna ograničenja u Bosni i Hercegovini ogledaju se u nedostatku političke volje za centralizaciju, institucionalnoj fragmentaciji i ograničenim kapacitetima za digitalizaciju. Eksterna ograničenja proizlaze iz rigidnosti regulatornog okvira Evropske unije, administrativne inertnosti i percepcije trećih zemalja kao migracionog rizika. Dodatno, tehnološki izazovi uključuju interoperabilnost sa EU sistemima, standardizaciju podataka i regulatorne zahtjeve zaštite podataka. Implementacijski rizici odnose se na parcijalnu primjenu, političku instrumentalizaciju i fokus na kratkoročna rješenja bez sistemskog efekta.

Zbog navedenog, model ne predstavlja automatsko rješenje, već visoko zavisan policy instrument čiji uspjeh zahtijeva sinhronizaciju pravnih, tehnoloških i institucionalnih komponenti.

Diskusija potvrđuje da problem profesionalnih vozača nadilazi sektorski okvir i predstavlja sistemski konflikt između migracionih politika i ekonomskih potreba transporta. Njegovo rješenje podrazumijeva simultanu normativnu, tehnološku i institucionalnu transformaciju. U suprotnom, Bosna i Hercegovina ostaje pasivni primalac pravila, dok implementacijom modela može postati aktivan i relevantan akter u evropskom transportnom prostoru.

ZAKLJUČAK

Analiza prezentirana u ovom radu potvrđuje da regulatorni pristup Evropske unije prema profesionalnim vozačima iz Bosne i Hercegovine proizvodi sistemski nesklad između pravnog okvira i ekonomske funkcije transporta. Primjena migracionih pravila na ključni logistički sektor rezultira situacijom u kojoj se vozači tretiraju kao migracioni rizik, a ne kao dio transportne jedinice, što dovodi do destabilizacije logističkih lanaca, pada konkurentnosti i značajnih makroekonomskih gubitaka.

Istovremeno, uzrok problema je dvosmjernan. Bosna i Hercegovina djeluje iz pozicije institucionalno fragmentiranog sistema, bez jedinstvene transportne politike, centralizovanih registara i pune implementacije Aneksa 9, čime se stvara pravni vakuum koji omogućava nekorigovanu primjenu eksternih regulatornih režima.

Rad pokazuje da rješenje ne zahtijeva sveobuhvatnu reformu, već ciljanu intervenciju na tri nivoa: normativnom (redefiniranje statusa vozača kao mobilnog tehničkog osoblja), tehnološkom (uvođenje ITS, tahografa i registara kao dokaza mobilnosti) i institucionalnom (centralizacija upravljanja i međunarodni nastup). Time se uspostavlja model regulacije zasnovan na dokazima, u kojem tehnologija postaje ključni instrument pravne validacije.

Makroekonomski efekti dodatno potvrđuju težinu problema, s procijenjenim godišnjim gubicima od 150–200 miliona eura, odnosno do 1% BDP-a, čime transport prerasta u pitanje ekonomskog suvereniteta.

Zaključno, restriktivne politike ne smanjuju migracije, već narušavaju funkcionalnost transporta i produbljuju razvojni jaz. Implementacija Aneksa 9, uz tehnološku podršku, predstavlja strateški instrument za redefiniranje pozicije Bosne i Hercegovine, omogućavajući prelazak iz pasivnog u aktivnog i kredibilnog aktera u evropskom transportnom prostoru.

Zahvala:

Autor(i) su u pripremi ovog rada koristili generativni alat zasnovan na velikom jezičkom modelu (ChatGPT, OpenAI) kao pomoćno sredstvo u procesu jezičkog uređivanja, unapređenja strukture teksta i tehničkog prevođenja pojedinih dijelova rukopisa. Nakon korištenja navedenog alata, autor(i) su izvršili temeljitu provjeru, doradu i uredničku kontrolu sadržaja te preuzimaju punu odgovornost za tačnost, integritet i konačnu verziju objavljenog rada.

LITERATURA

1. Aneks 9 (1995) *Okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini*. Dayton: USA.
2. Bosnia and Herzegovina (2023) *Bosnia and Herzegovina Integrated Energy and Climate Plan*. Version 7. Sarajevo/Beč.
3. Energy Community (2006) *Ugovor o energetske zajednici*. Official Journal L 198, 20 July. Brussels.
4. European Commission (2011) *EU Transport White Paper*. COM/2011/0144. Brussels.
5. European Commission (2014–2017) *Inicijativa za povezivanje prometnih i energetske mreža unutar regije i s EU*. Brussels.
6. European Commission (2023a) *Connecting Europe: High-level agreements with Western Balkans to improve transport links*. Brussels.
7. European Commission (2023b) *New growth plan for the Western Balkans*. COM(2023) 691 final. Brussels.
8. OECD (2022) *Multi-dimensional Review of the Western Balkans: From Analysis to Action*.
9. OECD (2025) *Infrastructure and connectivity cluster: Economic Convergence Scoreboard for the Western Balkans 2025*. Paris: OECD Publishing.
10. Okvirni sporazum za mir u Bosni i Hercegovini (1995) *sa aneksima*. Dayton: USA.
11. Polugodišnje izvješće o nedavnim gospodarskim događajima i izgledima za Zapadni Balkan (2025). Sarajevo.
12. Transport Community (2017) *Transport Community Treaty*. Brussels: European Commission.
13. Transport Community Secretariat (2021) *Decision No 2021/05 on the revision of Annex I to the Treaty establishing the Transport Community*.
14. Transport Community Secretariat (2022) *Decision No 2022/01 on the revision of Annex I to the Treaty establishing the Transport Community*.
15. Transport Community Secretariat (2024) *Decision No 2024/01 on the revision of Annex I to the Treaty establishing the Transport Community*.
16. World Bank (2026) *New project to support safer and more resilient transport connectivity in Bosnia and Herzegovina*.

Internet izvori

1. EUR-Lex (n.d.) Available at: <https://eur-lex.europa.eu/> (Accessed: 20 March 2026).
2. European Commission – Energy (n.d.) Available at: <https://energy.ec.europa.eu/> (Accessed: 20 March 2026).
3. Ministarstvo komunikacija i transporta BiH (n.d.) Available at: <https://www.mkt.gov.ba/> (Accessed: 20 March 2026).
4. Ministarstvo pravde BiH (n.d.) Available at: <https://www.mpr.gov.ba/biblioteka/zakoni/> (Accessed: 20 March 2026).